



G
A
C

EL PATRIMONIO DEL FUTURO, CARTAGENA 1976-2013

Guía de Arquitectura de Cartagena

Juan Isidro Ros García

Tutor: José Laborda Yneva

TRABAJO FIN DE MÁSTER
MÁSTER DE PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO



Universidad
Politécnica
de Cartagena

Índice

1	Introducción	3
1.1	Presentación.....	3
1.2	Objeto y justificación	5
2	Marco teórico.....	7
2.1	Aproximación a las fuentes	7
2.2	Estado de la cuestión	9
3	Metodología	10
3.1	Introducción	10
3.2	Delimitación del objeto de estudio	10
3.3	Estudio del contexto histórico, urbano y arquitectónico.....	12
3.4	Urbanismo y arquitectura	12
3.5	Análisis documental	16
3.6	Catálogo	17
4	Resultados	18
4.1	Introducción	18
4.2	Contexto histórico, urbano y arquitectónico.....	19
4.2.1	La reforma de los espacios militares	20
4.2.2	La reforma de espacios industriales	22
4.2.3	La reforma de los espacios portuarios.....	22
4.2.4	La reforma de los espacios urbanos.....	23
4.2.5	Evolución arquitectónica.....	24
4.2.6	Conclusión.....	26
4.3	Análisis urbano.....	26

4.3.1	Vías	26
4.3.2	Límites	31
4.3.3	Distritos.....	31
4.3.4	Nodos	32
4.3.5	Hitos arquitectónicos	33
4.4	Análisis arquitectónico.....	35
4.4.1	La arquitectura residencial a partir de los años sesenta	35
4.4.2	La nueva arquitectura	36
4.4.3	La Conservación del Patrimonio de Cartagena	39
5	Catálogo	43
6	Conclusiones.....	52
7	Bibliografía	53

1 Introducción

1.1 Presentación

El presente Trabajo Fin de Máster es parte de un proyecto mayor, la Guía de Arquitectura de Cartagena, que está siendo llevada redactada por alumnos del actual Máster de Patrimonio Arquitectónico de la Universidad Politécnica de Cartagena y que será continuado por posteriores promociones del mismo.

Esta Guía, en la fase en la que nos encontramos, está dividida en cinco partes bien diferenciadas, en cinco periodos que engloban toda la historia de la ciudad de Cartagena, desde su fundación hasta nuestros días:

- Fundación y Antigüedad, Cartagena, 227 a.C.-1503.
- La sucesión del estilo, Cartagena, 1503-1875.
- Renovación de la ciudad, Cartagena, 1875-1925.
- Cincuenta años de evolución urbana, 1925-1975.
- El patrimonio del futuro, Cartagena, 1976-2013.

Cada uno de estos períodos y el correspondiente estudio de la historia, el urbanismo y la arquitectura, la recopilación de toda la bibliografía existente y catalogación de la misma, así como de planos, fotografías y demás material gráfico, la identificación de cada uno de los edificios, su localización en un plano de la ciudad, señalización de los más importantes y por tanto, candidatos para formar parte de la Guía de Arquitectura de Cartagena, son por si solos un Trabajo de Fin de Máster.

El período que se describe y analiza a continuación y por tanto objeto de este Trabajo Fin de Máster cuyo título es *"El patrimonio del futuro, Cartagena, 1976-2013"* abarca desde 1976, cuando concluye la Dictadura de Franco y comienza la Democracia en España hasta el día de hoy.

Como partes de un solo proyecto, tanto este Trabajo Fin de Master, como los que estudian los demás períodos, están redactados siguiendo un patrón común, y a pesar de las diferencias tan importantes existentes entre las distintas épocas, y lo heterogéneo de algunas de ellas, las metodologías y los criterios son comunes a todos ellos.

En un primer bloque, marco teórico, se describirán y analizarán la cantidad y calidad de las fuentes que hemos encontrado y que abordan este periodo, así como una pequeña descripción de las más importantes para proseguir con una presentación de los antecedentes y el contexto de la problemática en la investigación, el desarrollo de los principales aportes realizados hasta el momento y, finalmente, la exposición de los problemas pendientes en apartado denominado estado de la cuestión.

A continuación se describirá la metodología empleada para la realización de esta Guía de Arquitectura, para enmarcar sus límites del trabajo, para el estudio tanto del contexto histórico como arquitectónico del período y entorno seleccionados y las características urbanísticas del mismo e incluso el análisis de las fuentes. Posteriormente se detallarán las pautas a seguir para la realización del catálogo de edificios más significativos.

A partir de esta metodología obtendremos unos resultados. La evolución histórica, urbana y arquitectónica de la ciudad de Cartagena dará paso al análisis urbano y arquitectónico en el que se describirán como es y ha sido esta ciudad desde el año 1976 hasta nuestros días.

Como colofón al trabajo se realizará un catálogo de todos los edificios pertenecientes a esta época, con un plano en el que se situaran cada uno de ellos y en el que se destacaran los edificios más importantes y representativos del período y por tanto candidatos para formar parte de la Guía de Arquitectura de Cartagena.



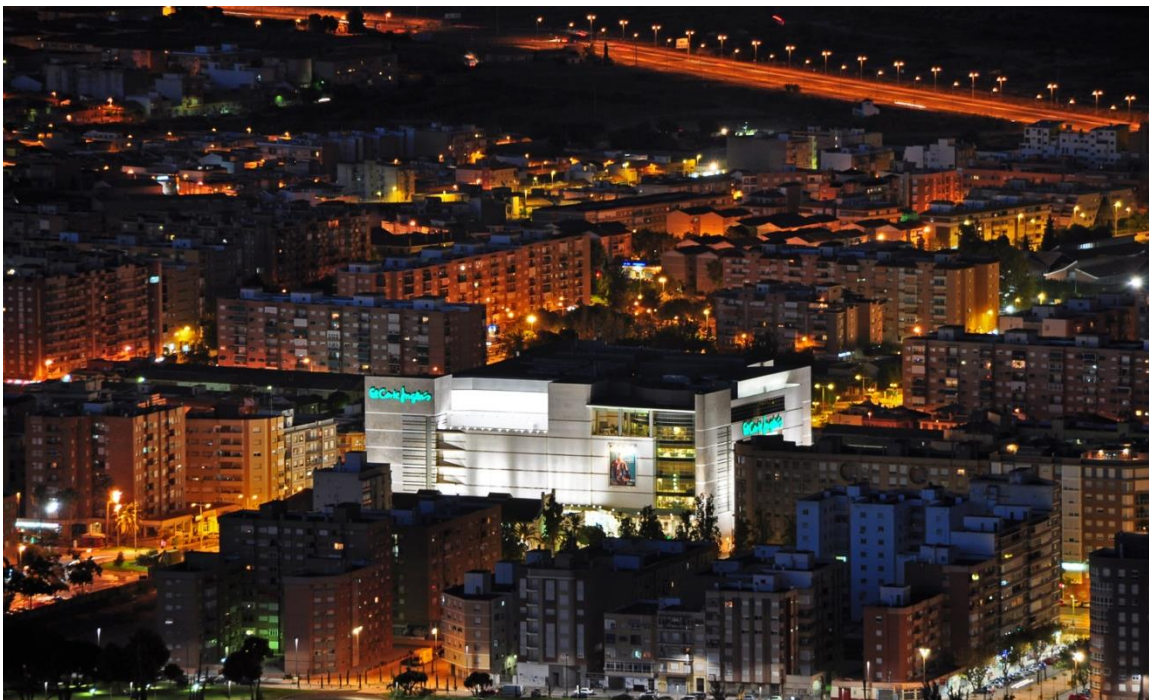
Fotografía General de Cartagena

1.2 Objeto y justificación

Toda guía de arquitectura nace con el objetivo fundamental de acercar a la sociedad aquellas cuestiones relativas a la arquitectura del lugar en el que se enmarca. Se trata de un documento con un marcado carácter vehicular, cuya finalidad principal será la de facilitar el conocimiento de la ciudad y sus particularidades en relación a su morfología y arquitectura, situándola en su contexto urbano e histórico. Para ello, uno de los objetivos de este trabajo no puede ser otro que el de recoger y profundizar el conocimiento que se tiene sobre la arquitectura local y la evolución de la ciudad.

Se busca contextualizar la arquitectura de la ciudad en sus diferentes etapas para comprenderla en su conjunto, atendiendo a su evolución cultural, social, urbana y arquitectónica, y los hechos que la motivaron.

En este sentido, se plantea en el trabajo la identificación, contextualización y localización de todos aquellos elementos que de una manera u otra han influido en el desarrollo urbano de la ciudad. Entre ellos cabe destacar:



Fotografía general de Cartagena

Todo plasmado en diferentes planos y con ubicación de todas las piezas de todas las épocas, con ensalzamiento de las más importantes e incluso de las desaparecidas o de los huecos vacíos, además de su correspondiente explicación textual.

Se trata de estudiar el edificio no solo como un mero edificio, sino como una consecuencia de las necesidades, gustos, intenciones o costumbres de cada época. Entendiendo la arquitectura como elemento trasmisor del conocimiento y es nuestro cometido preservarlo y documentarlo.

2 Marco teórico

2.1 Aproximación a las fuentes

Para el estudio de esta etapa, que comienza en 1976 con el inicio de la democracia en España, contamos con una ventaja que no poseen el resto de periodos y que nos va a ayudar enormemente a entender el objeto de estudio. Lo que queremos estudiar esta delante de nuestros ojos, los edificios que se construyeron en esta época, siguen estando contruidos, en la mayoría de los casos, casi intactos, los cambios en la morfología urbana perduran hasta el día hoy casi en su totalidad, las calles principales, los centros neurálgicos de la ciudad que queremos estudiar están accesibles para que podamos verlos, y estudiarlos, no solo sobre el papel, sino con una experiencia personal y no solo, eso, todos los cambios que se han realizado desde el inicio del periodo hasta hoy, están aún en la memoria de la mayoría de los habitantes de la ciudad, incluso en la nuestra propia.

En muchos casos tenemos la posibilidad de no solo leer en publicaciones lo que ha sucedido, como se ha trasformado, o qué características tiene, sino que además podemos ir a ese lugar, comprobarlo, podemos vivir por nosotros mismos que es lo que sucede en la ciudad a día de hoy.

No obstante y a pesar de la gran ventaja que esto supone, es un arma de doble filo, ya que debido a lo reciente del periodo de estudio, no existen grandes publicaciones que analicen el tema en profundidad, sino que más bien tenemos pequeños aportes que nos van a hacer entender la ciudad, y como y porque ha llegado así hasta nuestros días.

De estos artículos podríamos destacar, por su sencillez y sintonización, pero a la vez por amplio y aclaratorio del articulo el que escribió Juan Alberto Celdrán en *la revista Kesse* titulado “Los espacios urbanos de la ciudad de Cartagena y sus procesos de reforma” y que no solo trata de nuestro periodo, sino también de periodos anteriores.

Otra de las publicaciones que ha sido de gran valor para este trabajo son los cinco “Catálogos de los premios de calidad en la edificación de la Región de Murcia”, en la que se enumeran los edificios, que en sus cinco ediciones, han merecido este premio a lo largo

de toda la Región y de los cuales, varios de ellos han recaído en la ciudad de Cartagena, y más concretamente en el radio de estudio de este proyecto.

Un poco de la mano de la fuente anterior, nos encontramos con los premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia que suponen el reconocimiento a la calidad de los trabajos de arquitectura que se realizan en la región, valorando especialmente su aportación a la sociedad. Son fundamentalmente un ejercicio de comunicación de la excelencia profesional de los arquitectos que tiene en cuenta a todos los agentes que intervienen en el proceso, a las administraciones públicas implicadas, los agentes económicos y de manera especial a la sociedad.



Estación de autobuses de Cartagena

Cabe destacar en este apartado, que la selección de fuentes, y catalogación de las mismas, se ha realizado conjuntamente entre los 5 miembros de la Guía de Arquitectura de Cartagena, independientemente de la época asignada a cada uno. Para posteriormente, cada uno de nosotros profundizar única y exclusivamente en el período asignado, en este caso desde el año 1976 hasta hoy.

Incluso, se ha realizado conjuntamente unas fichas bibliográficas de una selección de las fuentes más importantes e inspiradoras para la realización de los trabajos individuales.

2.2 Estado de la cuestión

Como época extremadamente reciente en la que empieza nuestro periodo, no existen estudios, ni visiones con suficiente perspectiva para poder abordar el tema en profundidad. La cuestión donde está, es delante de nuestros ojos, para ser observada y estudiada por nosotros casi por primera vez.

Los escasos estudios que existen son de parcelas extremadamente pequeñas y no van más allá de analizar edificios aislados, o conjuntos pequeños de edificios en zonas concretas.

De esta manera abordaremos esta este periodo de esta guía casi desde cero en lo que ha estudios pormenorizados se trata, pero con grandes cantidades de información acerca de las piezas arquitectónicas pos si solas, y la gran ventaja y posibilidad del acceso a todo el conjunto con solo salir de casa.

3 Metodología

3.1 Introducción

No podemos empezar a hablar de la metodología de este trabajo sin reseñar que esta es común a los cinco trabajos que componen la Guía de Arquitectura de Cartagena, tanto es así, que el primer gran bloque de trabajo consistente en la búsqueda y selección de información ha sido, como hemos comentado anteriormente, realizada conjuntamente por todos los componentes de la Guía, sin tener en cuenta el período asignado a cada uno de ellos.

Para el segundo gran bloque de los cinco trabajos, el análisis y procesado de toda la información, también se ha seguido una metodología común, aunque este caso adaptada a las grandes diferencias que existen entre unas épocas y otras, incluso, por la heterogeneidad de algunas de ellas. No obstante todas ellas comparten una estructura común y persiguen analizar diferentes cuestiones usando el mismo prisma.

Como colofón al trabajo, y formando el tercer gran bloque y más importante, así como el fin último de todo el trabajo anterior, la catalogación de todos los edificios del periodo en cuestión, y sobre todo la identificación y puntualización de los más importantes y candidatos a formar parte de la Guía de Arquitectura de Cartagena, hemos diseñado una metodología común para todas épocas, con unos criterios homogéneos en todas ellas, e incluso con una estrecha colaboración y trabajo conjunto entre todos los períodos para que el resultado final sea un solo resultado, y no cinco diferentes.

3.2 Delimitación del objeto de estudio

Tanto este trabajo como los otros 4 que componen la Guía de Arquitectura de Cartagena tienen dos delimitaciones muy claras y diferenciadas.

La primera de ellas, las más obvia, inscrita dentro del propio título del trabajo, y de la que ya hemos comentado alguna cosa anteriormente no es otra que la de delimitación temporal, en este caso se toma como referencia el año 1975 en el que concluye la dictadura del General Franco en España y comienza la democracia, con una monarquía parlamentaria de la que seguimos disfrutando a día de hoy. Nuestro período y límite temporal coincide exactamente con esta época.



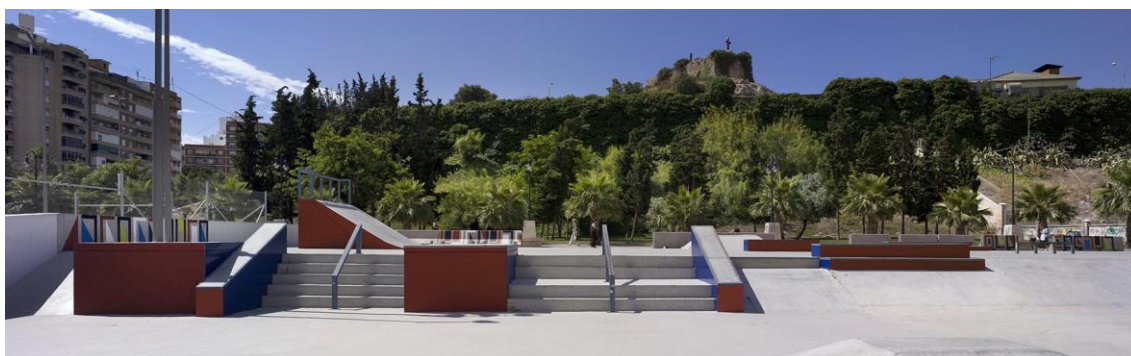
Plano de delimitación física del trabajo.

La segunda delimitación, no afecta por igual a todos los trabajos, pero se perseguía que si fuera común en la mayoría de ellos en la medida posible. Estamos hablando de unos límites físicos bien definidos.

En las primeras épocas de la Guía, estos límites vendrán dados por los propios límites de la ciudad en ese momento, y se encuentran siempre enmarcados dentro del casco antiguo de la ciudad actual. En las épocas posteriores, las ciudad se limitará a este casco antiguo y al ensanche, y será en la última época donde la ciudad se saldrá de estos límites, no obstante, para efectos de esta Guía, para que sea lo más homogénea posible y teniendo en cuenta que el 99% de los edificios de interés se encuentra dentro de los límites del casco antiguo y del ensanche de la ciudad, los usaremos como límites físicos comunes a todas las épocas.

3.3 Estudio del contexto histórico, urbano y arquitectónico

El estudio de todo el contexto histórico, urbano y arquitectónico lo hemos realizado basándonos en las publicaciones acerca de este tema, analizando los distintos acontecimientos históricos que sucedieron en la ciudad y que influyeron sobre ella tanto negativa como positivamente y que hicieron en esta época y en muy poco tiempo, más profundo y rápido que en cualquier otro periodo, se haya transformado el concepto y uso urbano que tiene la ciudad, su arquitectura, y la ciudad misma



Parque skater

Analizaremos porque los vaivenes económicos han resultado tan decisivos en todas las decisiones que han afectado tanto al espacio urbano como a la forma de trazarlo y de construirlo.

Veremos porque el cambio de mentalidad que se produce en una ciudad con respecto a sus actividades y con respecto a sus prioridades afectan directamente en el planeamiento y en su construcción, es más, veremos como es consecuencia de ello.

3.4 Urbanismo y arquitectura

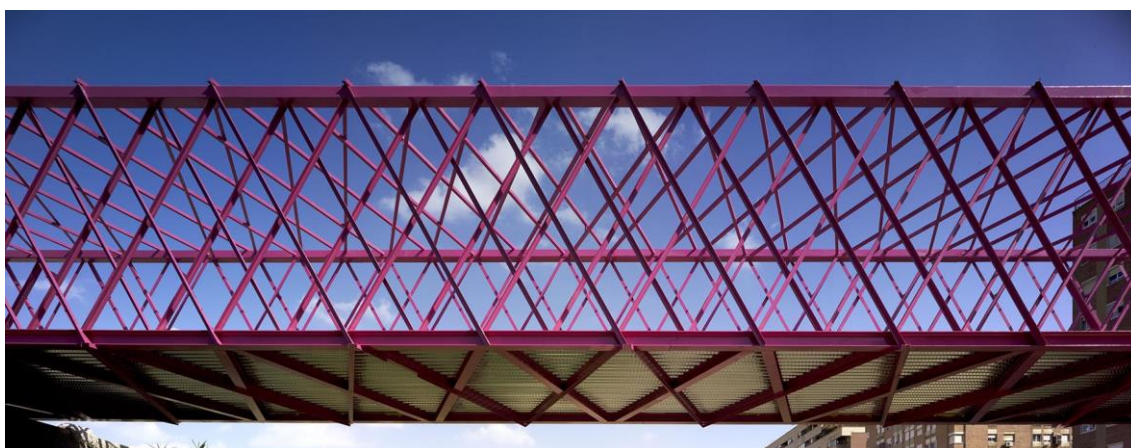
Para la elaboración de esta guía, el análisis de la cuestión urbana se hará siguiendo las propuestas metodológicas de Kevin Lynch y que explicamos a continuación.

Parece haber una imagen pública de cada ciudad que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás lo que hay es una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos. Cada representación

individual es única y tiene cierto contenido que sólo rara vez o nunca se comunica, pese a lo cual se aproxima a la imagen pública que, en diferentes ambientes, es más o menos forzosa, más o menos comprensiva.

Este análisis se reduce a los efectos de los objetos físicos y perceptibles. Hay otras influencias que actúan sobre la imaginabilidad, como el significado social de una zona, su función, su historia e incluso su nombre. Se las pasará por alto, ya que nuestro objetivo consiste en desvelar la función de la forma en sí. Se da por sentado que en el diseño concreto la forma debe utilizarse para reforzar el significado y no para negarlo.

Los contenidos de las imágenes de la ciudad que se han estudiado hasta aquí, y que son referibles a las formas físicas, pueden, para mayor comodidad, ser clasificados dentro de cinco tipos de elementos, a saber, vías, límites, distritos, nodos e hitos arquitectónicos.



Puente rosa

A decir verdad, estos elementos pueden resultar de aplicación más general puesto que parecen reaparecer en muchos tipos de imágenes ambientales, estos elementos pueden definirse en la siguiente forma:

1. Vías. Las vías son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas vías se organizan y conectan los demás elementos ambientales.

2. Límites. Los límites son los elementos lineales que el observador no usa o considera vías. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril. Bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos límites pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fronterizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las vías, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla.

3. Distritos. Los distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra "en su seno" mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera. La mayoría de las personas estructura su ciudad hasta cierto punto en esta forma, quedando margen para las diferencias individuales en cuanto a si las vías o los distritos son los elementos preponderantes. Esto parece depender no sólo del individuo sino también de la ciudad de que se trata.

4. Nodos. Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de vías, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un distrito, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de vía, ya que las influencias son típicamente la convergencia de vías, acontecimientos en el recorrido. Del mismo modo está vinculado con el concepto de distrito, puesto que los núcleos son típicamente los focos intensivos de

distritos, su centro polarizador. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

5. Hitos arquitectónicos. Los hitos arquitectónicos son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Su uso implica la selección de un elemento entre una multitud de posibilidades. Algunos hitos están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias, por arriba de las cúspides de elementos más pequeños, y que se los utilice como referencias radiales. Pueden estar dentro de la ciudad o a tal distancia que para todo fin práctico simbolizen una dirección constante. De este tipo son las torres aisladas, las cúpulas doradas y las grandes colinas. Incluso un punto móvil, como el sol, cuyo movimiento es suficientemente lento y regular, puede ser empleado. Otros hitos son fundamentalmente locales, siendo visibles únicamente en localidades restringidas y desde determinados accesos. Entre ellos figuran los innumerables letreros, frentes de tiendas, árboles, tiradores de puertas y otros detalles urbanos que caben en la imagen de la mayoría de los observadores. Se trata de claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece que se confían cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

La imagen de una realidad física determinada puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes. Así, una autopista puede ser una vía para el conductor y un límite para el peatón. O una zona central puede ser un distrito cuando una ciudad está organizada sobre una escala media y un nodo cuando se considera la superficie metropolitana en su conjunto. Pero las categorías parecen tener estabilidad para un observador determinado cuando actúa en un nivel determinado.

Ninguno de los tipos de elementos aislados anteriormente existe en realidad en estado de aislamiento. Los distritos están estructurados con nodos, definidos por límites, atravesados por vías y regados de hitos arquitectónicos. Por lo regular los elementos se superponen y se interpenetran. Si este análisis comienza por diferenciar los datos en categorías, debe terminar con su reintegración a la imagen total.

A la hora de realizar el estudio arquitectónico de la época nos hemos encontrado con diversos problemas.

El primero de ellos es que por lo reciente del periodo, no existen unos estilos arquitectónicos definidos en los que pudiéramos englobar la llamada arquitectura de vanguardia de los edificios más singulares e importantes. El único estilo claro que se ve en la época es el de los edificios residenciales de finales de los sesenta y que inunda el ensanche de la ciudad.

3.5 Análisis documental

Como ya hemos dicho, son pocos los documentos que nos hemos encontrado de este período en el que aún estamos inmersos y por tanto, dada su cercanía, no se han escrito aún, además de los edificios y el urbanismo en sí que hemos tenido el privilegio de vivir y disfrutar.



Caseta Puerto

Aun así todos los documentos que han llegado a nuestras manos tanto en bibliotecas públicas, artículos, fotografías, planos, etc., han sido analizados y se ha profundizado en ellos, y se ha seguido el rastro de fuentes hacia los que estos apuntaban, y así sucesivamente con los nuevos documentos hasta que se cierra el círculo y no existen más rastros que seguir ya que se han revisado todos los que van apareciendo.

Uno de los análisis documentales más arduos que hemos tenido que realizar ha sido la búsqueda y catalogación de los edificios según su época, para lo que hemos obtenido datos de la base electrónica del catastro en la que hemos tenido que acceder uno por uno

a cada uno de los edificios y buscar en cada una de las fichas los datos que nos eran de interés, como su año de construcción, usos, número de plantas, etc.

También hemos analizado la diversa documentación que existe sobre premios y menciones a los diferentes edificios y arquitectos de la ciudad.

3.6 Catálogo

Para la realización del catálogo de este trabajo se han seguido varios criterios claros a la hora de elegir los edificios propuestos, que después serán candidatos a formar parte de la Guía de Arquitectura de Cartagena.

Se han analizado todos los edificios de la época en busca de singularidad, tanto de estilos, como dentro de los mismos.

Se han tenido en cuenta las diferentes publicaciones que otorgan premios de arquitectura, así como los criterios para concederlos y que han premiado a algún edificio de los que son objeto de estudio.

Algunos de los edificios que se pueden seleccionar, quizás no tengan un interés especialmente alto por la calidad de su arquitectura, pero es posible que si por la originalidad, o la singularidad del edificio.



Terminal de Cruceros

4 Resultados

4.1 Introducción

Desde la fundación de la ciudad, Cartagena se ha ido adaptando a las diferentes necesidades económicas, sociales y políticas de cada época. Su actividad siempre ha estado centrada en el puerto y sus inmediaciones.

Su situación geográfica ha llevado a que, por motivos estratégicos, sea una ciudad con funciones militares y defensivas, en las que el espacio urbano se ha dedicado a esta función y a actividades industriales, empleando el centro histórico y la zona del Ensanche únicamente para uso residencial

No será hasta la década de los cincuenta cuando comience la época de despegue y se comiencen a plantear grandes obras de urbanización. En Cartagena una acelerada industrialización, gracias en gran parte a la construcción de la refinería y la central térmica, hará que en los años sesenta se produzca, sobre todo en la zona del Ensanche, un importante boom inmobiliario, donde las edificaciones se basarán estrictamente en lo funcional.



Edificio Muralla del Mar

Desgraciadamente las condiciones en que se produce esta expansión urbanística, se alejan bastante de la cuidadosa planificación y los criterios de calidad que se establecieron en un primer momento. El casco antiguo ira sufriendo una drástica remodelación con la construcción de edificios que nada se asemejan a la arquitectura de la zona, con unas proporciones que no respetan el ambiente que los rodea.

Las nuevas épocas de bonanza, el cambio en el modelo productivo de la ciudad, la desmilitarización, las grandes inversiones públicas y privadas, harán que este último periodo sea uno de los más florecientes de la ciudad.

4.2 Contexto histórico, urbano y arquitectónico.

Las crisis económicas internacionales desatadas a partir de 1973 afectaron profundamente a los sectores económicos establecidos en Cartagena por impulso del I.N.I. en el período 1950-1975. Todo el conjunto acusó, por sus peculiaridades, un evidente impacto negativo. El final de siglo contempla un fuerte declive industrial de Cartagena, que derivó en una importante pérdida de empleo, en un estancamiento poblacional impropio de una ciudad mediterránea y en un deterioro urbano gravísimo.

La grave situación de deterioro social y económico en que se vio envuelta la ciudad provocó la respuesta oficial por parte de las Administraciones públicas. El diseño y la realización del Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena en 1993 asentaron las bases para la recuperación económica de la ciudad. Junto a las fuertes inversiones en infraestructuras de comunicaciones y en recuperación medioambiental, el plan aportó como idea novedosa la necesidad de invertir en elementos culturales urbanos que pudieran tener una influencia directa en el desarrollo turístico. El plan consideraba que el patrimonio histórico debía actuar como factor regenerador del conjunto urbano, al tiempo que evitaría que el centro histórico se transformara en un lugar unifuncional, frenaría la degradación urbana, recuperaría espacios públicos y facilitaría la actividad económica del turismo dentro de una línea sostenible.

La construcción de un nuevo Museo de Arqueología Submarina, unida al compromiso realizado por las instituciones públicas de regenerar el conjunto histórico de la ciudad, marcaron el inicio de un hecho: la toma de conciencia de la posibilidad de utilizar el patrimonio histórico como recurso turístico y económico. El descubrimiento inesperado del teatro romano en 1989 constituyó un hecho decisivo para la aceptación de estas ideas. El

plan determinó cuáles debían ser las áreas de actuación en las que se tenían que centrar las inversiones. Los cuatro Planes de Reforma Interior (P.E.R.I.) del centro histórico se centraron en cuatro de los cerros interiores (Molinete, Concepción, Monte Sacro y Despeñaperros), las zonas que sufrían una degradación mayor en el interior urbano.



El Batel

Igualmente se concedía gran importancia a la recuperación integral del teatro y anfiteatro romanos, de la muralla del siglo XVIII y del Palacio Consistorial y la inclusión de los dos primeros dentro de la trama urbana, así como la apertura de la ciudad al mar, la regeneración de fachadas de edificios modernistas y la excavación arqueológica de solares.

A partir de la segunda mitad de la década de los 90 se comenzaron a realizar actuaciones de regeneración urbana mediante la reconversión de los espacios del casco antiguo que habían quedado obsoletos, incluyéndose en la última época un plan de peatonalización de algunas de las calles más importantes de Casco Histórico, así como una adaptación hacia las nuevas necesidades que el turismo creciente demandaba.

4.2.1 La reforma de los espacios militares

La recuperación de edificios militares abandonados para su conversión a uso civil adquirió gran importancia en la regeneración de la ciudad, habida cuenta del gran número de los mismos existentes en su interior como consecuencia de una herencia histórica de siglos.

Las más importantes obras de rehabilitación realizadas en el casco histórico se llevaron a cabo sobre antiguos edificios militares: el Real Hospital Militar, el Cuartel de Antiguones, y el antiguo CIM reconvertidos todos ellos a uso docente: pasaron a ser sedes de la Universidad Politécnica de Cartagena, dentro de un proyecto más complejo de regeneración urbana del cerro en el que se encuentran (Despeñaperros). Este cerro fue objeto de un plan de reforma interior (P.E.R.I. CA-4). Además de la rehabilitación de estos dos edificios, que ya se ha culminado, este plan contemplaba la destrucción de parte del entramado urbano del cerro más degenerado y su sustitución parcial por viviendas de nueva construcción, la excavación arqueológica del lugar previa a la nueva urbanización y la conservación de restos, la creación de un bulevar central entre la Plaza de la Merced y la parte superior del cerro, la recuperación del anfiteatro romano (construido bajo la plaza de toros) y del antiguo anfiteatro de autopsias (edificio asociado al Real Hospital) para usos culturales y la creación de una espaciosa plaza central en la cima del cerro, entre los nuevos edificios restaurados y el anfiteatro romano.

También se reacondicionaron edificios importantes como el Fuerte de Navidad, el Parque de Artillería y otras instalaciones.



Asamblea Regional

4.2.2 La reforma de espacios industriales

La salida de la crisis económica de Cartagena se debió a una lenta combinación de factores entre los que destacan la aplicación del Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena, las inversiones de la multinacional General Electric y la reindustrialización del Valle de Escombreras.

La crisis económica de fin de siglo dejó obsoletas gran parte de las instalaciones industriales cercanas a la ciudad. El deseo de alejar las emisiones contaminantes del entorno urbano facilitó el cierre o el traslado al Valle de Escombreras de las fábricas instaladas en el antiguo paraje industrial de El Hondón. Con el traslado de estas industrias, el suelo en que se asentaban pasó a ser destinado a uso urbano residencial.



Nuevo Club de Regatas

4.2.3 La reforma de los espacios portuarios

Desde 1984 la Autoridad Portuaria ha invertido varios millones de euros en el espacio portuario, a un ritmo anual cercano a los 13 millones de euros. Este período ha registrado el mayor esfuerzo inversor de su historia reciente, consolidando las dos dársenas portuarias de Escombreras y Cartagena. Por un lado, la dársena de Escombreras concentró todo el tráfico de graneles líquidos y sólidos y amplió suelo industrial y de servicios; por el otro, la dársena de la ciudad de Cartagena se especializó en tráfico limpio de contenedores (muelle de Santa Lucía), mercancía general y actividades pesqueras, deportivas y turísticas.

Incluso a comienzos del nuevo siglo, se está haciendo una especialización, cada vez más evidente e influyente en la vida de la ciudad y en la manera en que esta evoluciona con la creación del muelle de cruceros y con la intención de convertir este en Terminal de Cruceros.

La Autoridad Portuaria fue además impulsora de la apertura de la ciudad al mar y de la integración puerto-ciudad, siguiendo así el ejemplo de otras ciudades portuarias españolas. Este proceso era una de las principales actuaciones contempladas en el Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena, herramienta básica para conseguir esta integración, y debía convertirse en revulsivo y referente para su futuro urbano e industrial. En 1994 se redactó el Plan Especial de Remodelación del muelle de Alfonso XII por la Autoridad Portuaria, que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Cartagena en 1995. El Plan Especial debía convertir este eje en una zona de nueva centralidad urbana.

Urbanizó más de 100.000 m², construyó de un aparcamiento subterráneo de 600 plazas, 16.000 m² de locales comerciales, 4.000 m² destinados al Museo Nacional de Arqueología Marítima, y la edificación de un puerto deportivo para 400 embarcaciones. Así como la creación de grandes espacios que han sido y son sede de numerosos actos culturales, deportivos, gastronómicos, etc. Incluso, en las inmediaciones del puerto se ha construido recientemente un importantísimo palacio de congresos.

4.2.4 La reforma de los espacios urbanos

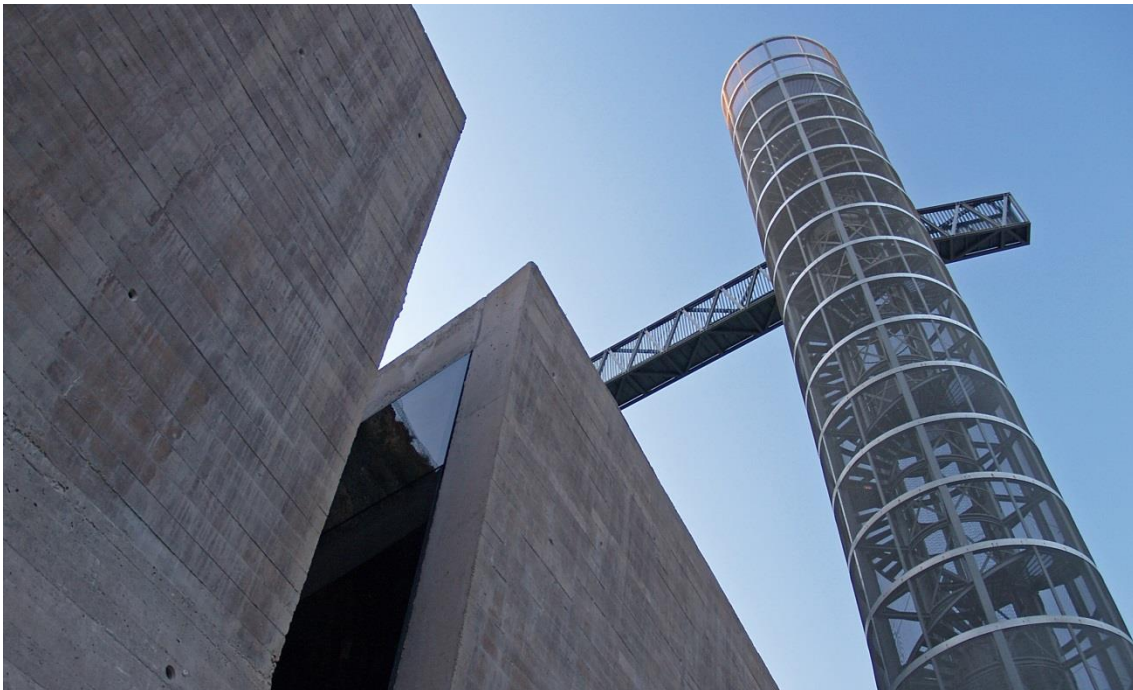
Las actuaciones reformadoras en el interior del casco histórico se han centrado en tres tipos de actuaciones: la realización de los Planes de Reforma Interior contemplados en el P.G.O.U. de 1987, la regeneración de fachadas de edificios modernistas construidos a principios de siglo xx y la recuperación y exhibición del patrimonio histórico y arqueológico de la ciudad. Buena parte de las actuaciones realizadas se ha dirigido a la creación de una oferta turística cultural, basada en el patrimonio histórico del casco antiguo y patrocinada por la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Cartagena.

Las actuaciones en el casco antiguo fueron encomendadas fundamentalmente a la Sociedad Municipal Casco Antiguo, S.A., que centró su labor en la realización de estudios arqueológicos, en la reforma de las fachadas y en la intervención en los cerros interiores.

4.2.5 Evolución arquitectónica

La arquitectura en este periodo, y en consecuencia con todo lo expuesto anteriormente, va a sufrir una evolución creciente con el paso del tiempo, y tres van a ser los caminos a seguir en este sentido.

En primer lugar, se le va a dar una importancia cada vez mayor, y se va a tratar cada vez con más respeto la arquitectura del pasado, los grandes edificios que aún se conservan en la ciudad de épocas sobre todo la romana y al correspondiente al modernismo. Así, se va a comenzar con un proceso de restauración y puesta en valor de los edificios más singulares, sobre todo desde la iniciativa pública, pero también desde la privada, y una concienciación y protección del patrimonio desde las administraciones que traspasara esta barrera y calara hondo en la sociedad ya que esta percibe la mejor importantísima que esto va a reportar a la ciudad, a su economía, a su turismo, a su vida en general. Incluso, y debido al mal estado de los edificios, pero al mejor estado y sobre todo su gran valor las fachadas, mayoritariamente modernistas de la ciudad van a ser objeto de protección y conservación, para vaciar el edificio por dentro, adecuarlo a las necesidades modernas, pero manteniendo el encanto urbano, sus trazados y sus raíces.



Ascensor Panorámico.

En segundo lugar, se van a realizar grandes e importantes edificios, sobre todo desde ámbito público de lo que vamos se viene denominando “arquitectura de vanguardia”. Estos grandes edificios, concebidos siempre por arquitectos de renombre, y amparados en una época de bonanza van a aportar una serie de piezas singulares y modernas a una ciudad que se encuentra que se encuentra repleta de edificios históricos en proceso de restauración, y que gracias a ellos, va a adquirir ese toque vanguardista del que gozó en otras épocas.

Y en tercer lugar, ya a finales de la época anterior se comienzan a realizar grandes bloques de viviendas, prácticamente la totalidad de los edificios que se construyan desde entonces serán grandes estructuras de hormigón armado con grandes garajes bajo sus pies para absorber la gran cantidad de vehículos que crece cada día más. Variando única y exclusivamente el acabado exterior que van a presentar estos edificios, predominando las fachadas de ladrillo visto sobre las de aplacados pétreos o incluso morteros de terminación de fachadas.



Linterna

4.2.6 Conclusión

A finales de siglo xx, el resultado de todo ello podía apreciarse en el plano de la ciudad: un casco histórico literalmente destruido, habitado mayoritariamente por población marginal o inmigrante, una zona de ensanche incompleto, una zona industrial contaminante extraordinariamente próxima a zonas residenciales hasta época muy reciente, un sinfín de instalaciones militares abandonadas de difícil y costosa conversión a uso civil, una presencia militar aún considerable dentro de la misma ciudad y la extensión creciente del fenómeno periurbano, alimentado por los promotores de suelo urbano.

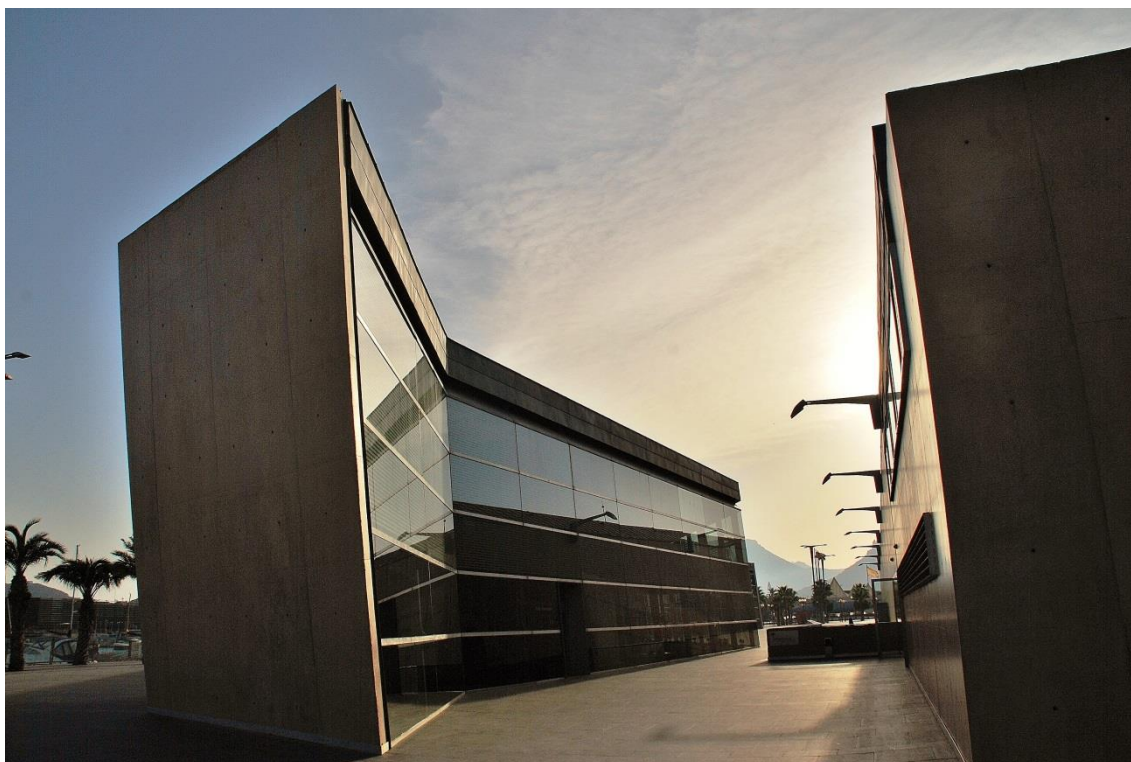
Las implicaciones que esta situación tiene para la vida urbana no han sido nunca suficientemente evaluadas. Pero es claro que la ciudad actual está llena de tramas incoherentes, de discontinuidades físicas y de bordes internos que separan unas zonas de otras. La desagregación espacial entre barrios, que se transmite a la vida social, es consecuencia directa de todo este proceso de crecimiento urbano dislocado.

La nueva situación creada por las fuertes inversiones de las distintas Administraciones, la reindustrialización, la necesidad de reconvertir a uso civil amplísimas zonas desmilitarizadas, la aparición del turismo cultural como nueva actividad económica y los proyectos de turismo residencial que se proyectan en diversas zonas del municipio y de la Comarca abrieron nuevas incógnitas sobre el desarrollo espacial de la ciudad, que los nuevos planes de ordenación urbana están evitando que la desagregación y el aislamiento mutuo de las zonas urbanas sean la característica más destacada de la ciudad y se acerque cada vez más al concepto de casco histórico vivo, repleto de vida, de comercio, de turismo y de ese carácter cosmopolita que en muchas épocas ha inundado las calles de esta ciudad.

4.3 Análisis urbano

4.3.1 Vías

Las vías son los conductos que sigue un observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente, es decir, calles, líneas de tránsito, senderos, etc. Por tanto, en lo que a la ciudad de Cartagena se refiere y en lo que a esta Guía compete, en este apartado hablaremos de las calles más importantes durante la época estudiada, pues son las zonas de tránsito a través de las cuales se observa la ciudad y conectan los diferentes ambientes de ésta.



Arqua

4.3.1.1 Las Vías del Casco Antiguo

La mayoría de las calles del Casco Antiguo han conservado su trama original, y algunas de ellas siguen gozando de la misma importancia para la ciudad como tuvieron en el momento de su concepción y a lo largo de los años. Algunas de estas calles, que son vías importantes, han sufrido en los últimos años, un proceso de peatonalización debido fundamentalmente a la modificación de las actividades principales que se realizan en la ciudad. Estas calles, que como decimos adquirieron su importancia siglos atrás, han modificado radicalmente la percepción que tienen el ciudadano de ellas y de su entorno, y han incrementado la importancia de las mismas tras su nueva configuración, estas calles son:

Calle del Carmen. Une la Plaza de España, donde comienza el ensanche y donde comienzan también las dos vías más importantes del mismo, El Paseo Alfonso XIII y Alameda de San Antón, con el Casco Antiguo de Cartagena, con la Calle Puertas de Murcia.

Calle Santa Florentina. Une de nuevo el comienzo del ensanche, en la Plaza Juan XXIII, con el Casco Antiguo, con la Calle Puertas de Murcia.

Calle Puertas de Murcia. A esta calle desembocan la mayoría de vías importantes del Casco Antiguo, Mayor, Santa Florentina, Jara, Aire, Carmen, Castellini, etc.

Calle Plaza Castellini. Esta pequeña vía une Puertas de Murcia con Real.

Calle Honda. Esta vía une Puertas de Murcia en el Casco Antiguo revitalizado, con la Plaza San Francisco en el Casco Antiguo en proceso de revitalización.

Calle Mayor. Une la Plaza del Ayuntamiento y el muelle con las Puertas de Murcia. Actualmente vía d referencia en lo que a turismo y hostelería se refiere, en ella se encuentran alguno de los edificios históricos con mayor valor. Y acceso hacia la zona marítima.



Calles Santa florentina y el Carmen

Todas estas vías han sido modernizadas gracias al proceso de peatonalización y adaptadas a los nuevos usos y tiempos a excepción de la calle Honda, que como hemos dicho aun une la zona pendiente de revitalizar.

Además de las calles peatonalizadas y cuya nueva organización les permite ser centro de turismo y comercio de la ciudad existen otras vías importantes con tránsito de vehículos:

Calle Real. Esta vía transcurre paralela al eje peatonal que conforman Mayor, Puertas de Murcia y Carmen. Une el Barrio de la Concepción y la Plaza de España, inicio del ensanche con el puerto, con la el Paseo Alfonso XII.

Paseo Alfonso XII. Esta vía transcurre paralela a la línea del muelle, y une Real y Mayor, desde la Plaza del Ayuntamiento y Héroes de Cavite hasta el límite con el Barrio de Santa Lucía.

Calle del Aire. Une Muralla del Mar con Jara y va paralela a Mayor.

Calle Jara. Une la Plaza San Francisco con Aire.

Calle de la Caridad. Une el inicio del ensanche con la calle Gisbert que desemboca en el muelle. Esta calle, junto con las dos anteriores, y a pesar de ser vías con un gran componente peatonal, constituyen un eje principal de tráfico rodado del centro junto con la calle del Duque y San Francisco.



Centro de Salud.

Estas vías anteriormente mencionadas han sufrido una importante transformación para albergar el creciente tráfico de vehículos de los últimos años, pero a la vez, se han adaptado a las necesidades peatonales que requiere el creciente turismo y comercio de la ciudad.

Calle San Diego. Históricamente es vía de acceso a la ciudad, en la actualidad cruza el Casco Antiguo en proceso de revitalización, y llega hasta Cariad, Gisbert y Duque.

4.3.1.2 *Las Vías del Ensanche*

Nos encontramos con dos grandes vías tanto en tamaño como en importancia en el Ensanche de Cartagena.

Paseo Alfonso XIII. Esta es la vía de acceso por excelencia de Cartagena, y va desde el final de la Autovía A30 en la Plaza de Alicante hasta la Plaza de España.

Alameda de San Antón. Esta es la otra gran vía de Cartagena y va desde la Plaza de España hasta la Plaza del escudo y comienzo del Barrio de San Antón.

Estas dos grandes vías son perpendiculares y tienen un inicio común en la Plaza de España, paralelas a estas dos vías existen otras de importancia menor pero de una gran relevancia:

Calle Ángel Bruna. Esta calle va desde el Paseo Alfonso XIII hasta la Plaza de Severo Ochoa donde termina también la Avenida Víctor Beltrí y Jorge Juan. Y atraviesa el ensanche de punta a punta en la misma dirección que la Alameda San Antón y paralela a esta.

Calle Jorge Juan. Límite entre el Entre el Ensanche y Barrio Peral va desde la Plaza de Severo Ochoa hasta la Plaza del Escudo y es paralela al Paseo Alfonso XIII.

Entre medias de estas cuatro calles que podrían, más o menos delimitar el ensanche en un cuadrado se encuentran dos calles más de gran importancia:

Calle Reina Victoria. Va desde la Calle Ángel Bruna hasta la Alameda San Antón. Y cruza el ensanche por la mitad de Esta a Oeste.

Calle Juan Fernández. Va desde el Paseo Alfonso XIII hasta Jorge Juan y cruza el ensanche por la mitad de Sur a Norte.

4.3.2 Límites

Los límites son los elementos lineales que el observador no usa o considera vías. Entre otros tendremos los límites propios de la Guía en si.

El Muelle. El muelle, el mar, es el gran límite que tiene la ciudad por el sur.

La Rambla Benipila. Esta rambla nos limita la ciudad por el Oeste, tanto del Arsenal, como del ensanche con el Barrio de la Concepción.

Casco Viejo – Ensanche. Entre el casco histórico y el ensanche existe un límite en que la arquitectura y sobre todo la trama urbana cambian radicalmente.

Límite de Ciudad Jardín. A Pesar de estar dentro el ensanche, existe un claro límite entre el resto del ensanche y este pequeño barrio, sobre todo por la altura de los edificios, siendo en este pequeño espacio planta baja y como mucho una altura, frente a los grandes edificios del espacio adyacente.



Centro arqueológico del Molinete

4.3.3 Distritos

Los distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra "en su seno" mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica.

El Casco Antiguo. En realidad el Casco Antiguo podría dividirse en dos distritos, uno de ellos, el de la zona ya revitalizada, que corresponde la zona del puerto, calles Mayor, Puertas de Murcia, Real, Santa Florentina, Carmen, Aire, Jara, etc. Y otro distrito que corresponde al resto de Casco Antiguo, que está en proceso de revitalización y en el que estaría las calles San Diego, Caridad, Gisbert, etc.

El Ensanche. La zona del ensanche con grandes manzanas cerradas y grandes edificios residenciales. Se empezaron a construir en la época anterior de esta Guía y se concluyó en la época en la que nos encontramos.

Las Casas Baratas. Fueron de las primeras construcciones realizadas en el Ensanche. Aunque en un principio se proyectaron en un emplazamiento diferente por motivos especulativos se trasladaron al Ensanche, ya que se encontraba con escasas edificaciones y el llevar una obra pública a este terreno, incentivaría la construcción por parte de empresas privadas y particulares.



Quiosco del Puerto

4.3.4 Nodos

Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina.

Puerto y Héroes de Cavite. Esta zona se ha convertido en hervidero de turistas y autóctonos, como símbolo de la ciudad moderna y a la vez histórica que se pretende para Cartagena.

Plaza de España. Este lugar, más transitado por coches que por personas, es como la nueva puerta que va desde el ensanche de la ciudad, donde finalizan las dos grandes avenidas de la ciudad, hasta el casco antiguo donde se inician las calles del Carmen y Real.

Parque de los Juncos. Esta zona de reciente apertura en la ciudad, ha convertido este parque en flujo constante de los ciudadanos, pulmón del saturado entramado, y sede de numerosos actos de todo tipo.

Eje Universitario. El eje formado por los campus de la Muralla y del Paseo Alfonso XIII se ha convertido en un lugar de nueva vida y ambiente universitario, debido a la gran expansión que ha tenido la UPCT en los últimos años.



Edificio de Comandancia

4.3.5 Hitos arquitectónicos

Los hitos arquitectónicos son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña.

El puerto, el mar, es para la sociedad cartagenera, un punto de referencia sin igual, esta ciudad, a pesar de los cambios introducidos en los últimos años, sigue siendo una ciudad abierta al mar, y con este como principal recurso.

Faros de la estación de autobuses. Emulando los faros del puerto, esta estación tiene una linterna en forma de faro, que sobresale por encima de los edificios colindantes y es fácilmente identificable.

Ascensor panorámico. Este gran ascensor con su torre metálica, han cambiado la percepción de esa zona de la ciudad y ya no es reconocible sin este hito.

Palacio Consistorial. Este edificio de la época modernista se ha convertido en todo un hito, como símbolo de una ciudad.



Fachada Museo Teatro Romano

4.4 Análisis arquitectónico

4.4.1 La arquitectura residencial a partir de los años sesenta

A partir de los años sesenta Cartagena vive unos años de crecimiento acelerado, desarrollándose la industria, el turismo y, por supuesto, el sector de la construcción. Esto lleva a que se empiecen a construir edificios con una arquitectura que se aleja bastante de lo que se había construido hasta entonces.

Ante la fuerte demanda de vivienda y la especulación de las constructoras y empresas privadas, que querían obtener el máximo beneficio posible, se realizaran edificaciones con una arquitectura simple, sin ornamentación, meramente funcional. Son estos grandes bloques de edificios que nos encontramos en gran parte del Ensanche, y que en muchas ocasiones contrastan con otras edificaciones de años anteriores.

Esta arquitectura se basa en grandes edificios muy funcionales y simples, con estructura de hormigón armado. El ladrillo adquiere una especial importancia ya que la mayoría de los edificios residenciales, y muchos de los dedicados a otros usos, van ofrecer fachadas de ladrillo visto, al principio de unos colores muy oscuros, y paulatinamente de colores más claros y rojizos. Existen varios casos de este tipo de arquitectura a finales del siglo XX y comienzos del siglo XIX, en los que este ladrillo visto se aclara hasta el extremo de encontrarnos ejemplos con ladrillo cara vista de color blanco.

Además de los edificios mayoritariamente residenciales de ladrillo visto, existen otros con la misma tipología de construcción pero con sus fachadas terminadas en morteros para exteriores muy simples, encontrando escasos casos de morteros decorados. Y nos encontraremos también diversas fachadas con distintos tipos de aplacados, azulejos y demás.

Es en la última parte del periodo, ya metidos en el siglo XIX, y debido al momento álgido de la economía y a una pequeña modernización de la arquitectura, en la que nos encontraremos fachadas con huecos mayores, en los que abundará más el vidrio, materiales más nobles en las fachadas, con elementos metálicos, o con aplacados de gran calidad etc.

4.4.2 La nueva arquitectura

La arquitectura practicada en las últimas décadas, desde la segunda mitad del siglo XX, puede ser entendida, desde las perspectivas denominadas post estructuralistas o postmodernas, como una reacción a las propuestas del movimiento moderno: Unas veces los arquitectos actuales releen los valores modernos y proponen nuevas concepciones estéticas (lo que eventualmente se caracterizará como una actitud llamada arquitectura neomoderna); otras proponen proyectos de mundo radicalmente nuevos, presentados (ellos mismos o su interpretación, que, al igual que en las demás manifestaciones del arte contemporáneo, ha pasado a ser tan importante como la propia obra o incluso más trascendente que esta) como paradigmas antimodernos, o que superan, critican o desprecian consciente o inconscientemente los dogmas de la modernidad. Cuando no, se presentan como relecturas u homenajes a las formas arquitectónicas tradicionales, incluyendo en ellas las de la propia modernidad.



Puertas de Murcia en proceso de Peatonalización

En los años cincuenta aparecen arquitectos influidos por Le Corbusier que interpretan la obra arquitectónica como un objeto escultórico. Simultáneamente, el nuevo brutalismo

desde 1954 exaltó la capacidad expresiva de los materiales, dejando a la vista acero, ladrillo y tuberías, mientras que Alvar Aalto o Vittorio Gregotti realizan sus propias propuestas. Los años sesenta vieron aparecer el metabolismo japonés (Kenz Tange), y en España, la obra de Sáenz de Oiza (Torres Blancas, 1965), César Manrique y Ricardo Bofill.¹⁰

Las primeras reacciones negativas a lo que percibían como excesiva dogmatización propuesta por la arquitectura moderna de la primera mitad del siglo XX, surgieron, de una forma sistémica y rigurosa, alrededor de la década de 1970. La crítica antimoderna, que en un primer momento se restringió a especulaciones académicas de orden teórico, inmediatamente ganó experiencia práctica. Estos primeros proyectos están conectados de forma general a la idea de la revitalización del "referente histórico", colocando explícitamente en jaque los valores antihistoricistas del Movimiento.



Casa para un pintor y dos gatos

Durante la década de 1980 la revisión del espacio moderno evolucionó hacia su total deconstrucción. A partir de estudios influidos especialmente por esa corriente filosófica, se definió el estilo arquitectónico conocido como deconstructivismo. A pesar de ser muy criticada, esta línea de pensamiento estético se mantuvo en los estudios teóricos y en la década de 1990, demostrando cierta capacidad de seducción del gran público, que lo recibió como arquitectura de vanguardia. Otras propuestas de arquitectura actual no suelen recibir esa etiqueta, como las de los españoles Rafael Moneo. A pesar de las tentativas de

clasificar las corrientes de la producción arquitectónica más contemporánea, no hay de hecho aún una clasificación universalmente compartida de "movimientos" o "escuelas" que agrupen sistemáticamente a obras y arquitectos de todo el mundo.

Existen testimonios de estilos arquitectónicos casi únicos en la ciudad, como puede ser el edificio de la Asamblea Regional de Murcia del arquitecto Rafael Braquehais, la fachada de este edificio construido en 1987 posee numerosas influencias arquitectónicas, como la veneciana del Renacimiento y un cierto aire modernista, lo que la conecta con la arquitectura levantina. En el interior destaca el patio de los Ayuntamientos y el Patio de las Comarcas.



El Batel

En Cartagena, gracias a las inversiones públicas, se ha construido grandes piezas de esta arquitectura de vanguardia realizadas por arquitectos de renombre, que aunque no podemos encuadrar en estilos concretos, sí que tienen varias cosas en común. Todos ellos buscan la majestuosidad del edificio, que sobresalga, que destaque sobre los demás, y se han empleado, materiales muy nobles, y en la mayoría de casos, modernos e inusuales. Debido a sus usos públicos predominan los grandes espacios y la luz.

Muchos de estos grandes arquitectos, además de en esta obra nueva de vanguardia, han dedicado grandes esfuerzos en proyectos de rehabilitación y restauración del patrimonio histórico, ya que la mayoría de grandes obras de esta ciudad en esta etapa han sido restauraciones y puestas en valor de antiguos grandes edificios.

Otro hecho importante es que existen numerosos edificios de planta nueva y modernos que pasan desapercibidos a los ojos del espectador, ya que se encuentran tras fachadas históricas con un gran valor y que han sido protegidas por las administraciones locales para no perder el aspecto y el alma de la ciudad antigua y por su inmenso valor arquitectónico.



Integración oficina información del Puerto

4.4.3 La Conservación del Patrimonio de Cartagena

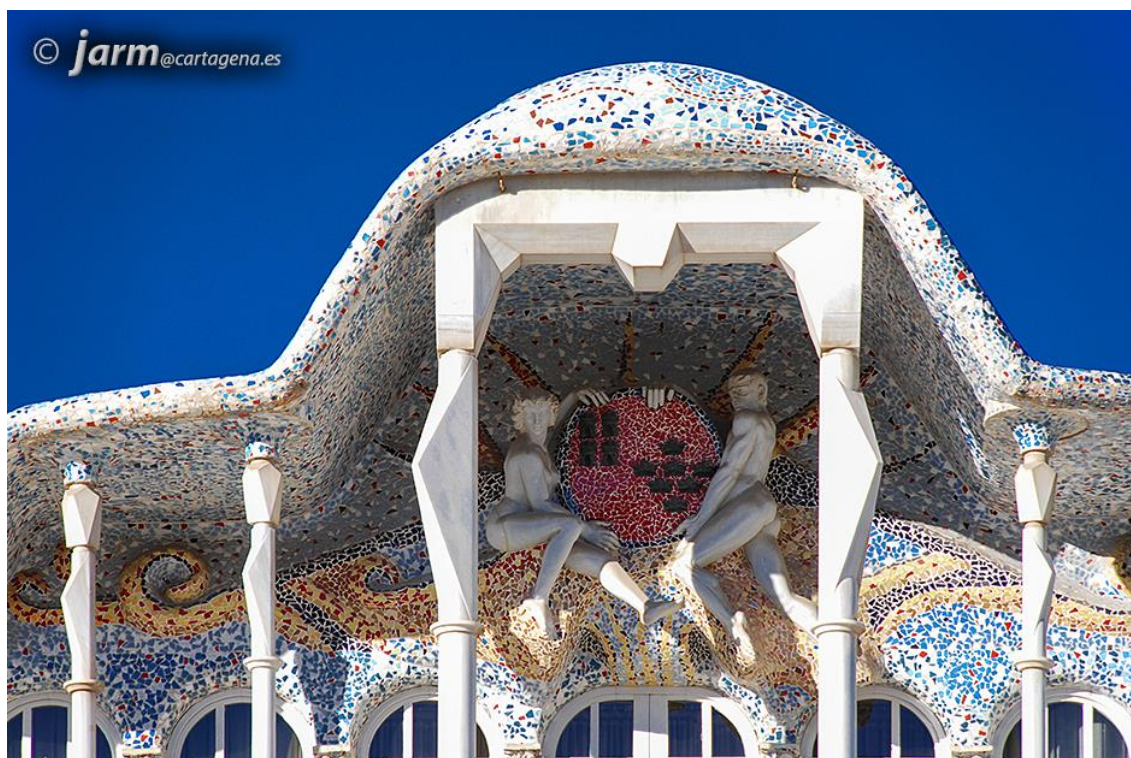
El conjunto urbano de Cartagena, al ser el resultado de un proceso gradual de desarrollo, es la expresión material de la diversidad de las sociedades a lo largo de la historia. Varios son los principios y objetivos que han perseguido en la conservación de áreas urbanas históricas, según el comité español del consejo internacional de monumentos y sitios y que se han aplicado a la ciudad de Cartagena.

La conservación del área urbana histórica de Cartagena sólo es eficaz porque se integra en una política coherente de desarrollo económico y social, y es tomada en consideración en el planeamiento territorial y urbanístico a todos los niveles.

Los valores a conservar son el carácter histórico de la población y del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinan su imagen, especialmente: la forma urbana definida por la trama y el parcelario, la relación entre los diversos espacios urbanos, edificios, espacios verdes y libres, la forma y el aspecto de los edificios (interior y exterior), definidos a través de su estructura, volumen, estilo, escala, materiales, color y

decoración, las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre, las diversas funciones adquiridas por la población o el área urbana en el curso de la historia. Cualquier amenaza a estos valores comprometería la autenticidad del área urbana histórica.

La participación y el compromiso de los habitantes son imprescindibles para conseguir la conservación del área urbana histórica y han sido estimulados. No se ha olvidado ni se olvida que dicha conservación concierne en primer lugar a sus habitantes.



Detalle Asamblea Regional de Murcia

Las intervenciones en el área urbana histórica se ha realizado y se realiza con prudencia, método y rigor, evitando todo dogmatismo y teniendo siempre en cuenta los problemas específicos de cada caso particular.

La planificación de la conservación del área urbana histórica ha sido precedida por estudios multidisciplinarios.

El plan de conservación comprende un análisis de datos arqueológicos, históricos, arquitectónicos, técnicos, sociológicos y económicos, y define la principal orientación y

modalidad de las acciones que se han llevado y se llevan a cabo en el plano jurídico, administrativo y financiero. El plan de conservación ha tratado y trata de lograr una relación armónica entre el área urbana histórica y el conjunto de la población.

El plan de conservación determina los edificios que deben protegerse totalmente, conservar en ciertas condiciones, o los que, en circunstancias excepcionales, pueden destruirse. Antes de realizar cualquier intervención se levantará un acta, rigurosamente documentada, de las condiciones del área.

El plan cuenta con la adhesión de los habitantes y su conservación implica el permanente mantenimiento de las edificaciones.



Plaza del ayuntamiento de Cartagena. Palacio consistorial

Las nuevas funciones son compatibles con el carácter, vocación y estructura del área urbana histórica. La adaptación de éstas a la vida contemporánea ha requerido y requiere unas cuidadas instalaciones de las redes de infraestructura y equipamientos de los servicios públicos.

La mejora del "hábitat" ha sido uno de los objetivos básicos de la conservación.

En los casos en que ha sido necesario la transformación de los edificios y la construcción de otros nuevos, toda agregación respeta la organización espacial existente, particularmente su parcelario, volumen y escala, así como el carácter general impuesto por la calidad y el valor del conjunto de construcciones existentes. La introducción de elementos de carácter contemporáneo, siempre que no ha perturbado la armonía del conjunto, han contribuido a su enriquecimiento.

Ha sido importante contribuir a un mejor conocimiento del pasado del área urbana histórica, favoreciendo las investigaciones arqueológicas y la adecuada presentación de sus descubrimientos, sin perturbar la organización general del tejido urbano.

La circulación de vehículos ha sido estrictamente regulada en el interior del área urbana histórica, y las zonas de estacionamiento se han planeado de modo que no degraden su aspecto ni su entorno.

Para asegurar la participación activa e implicar a sus habitantes, se han realizado unos programas de información desde la edad escolar. Se han facilitado las acciones de las asociaciones para la conservación y se han adoptado medidas financieras apropiadas para asegurar la conservación y restauración.

La conservación exige la formación especializada de los diferentes profesionales implicados.

5 Catálogo

La catalogación de los edificios se va a realizar dentro de los límites físicos que se han establecido anteriormente, tomando los edificios realizados dentro del período de estudio situados en el Casco Antiguo y el Ensanche.

Como inicio al catálogo vamos a mostrar un plano de delimitación física, dentro del cual van a estar todos los edificios de la guía.

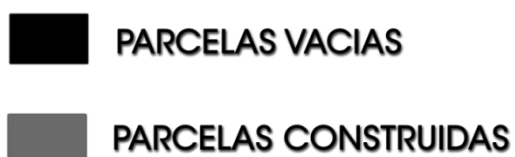


Plano de delimitación física.

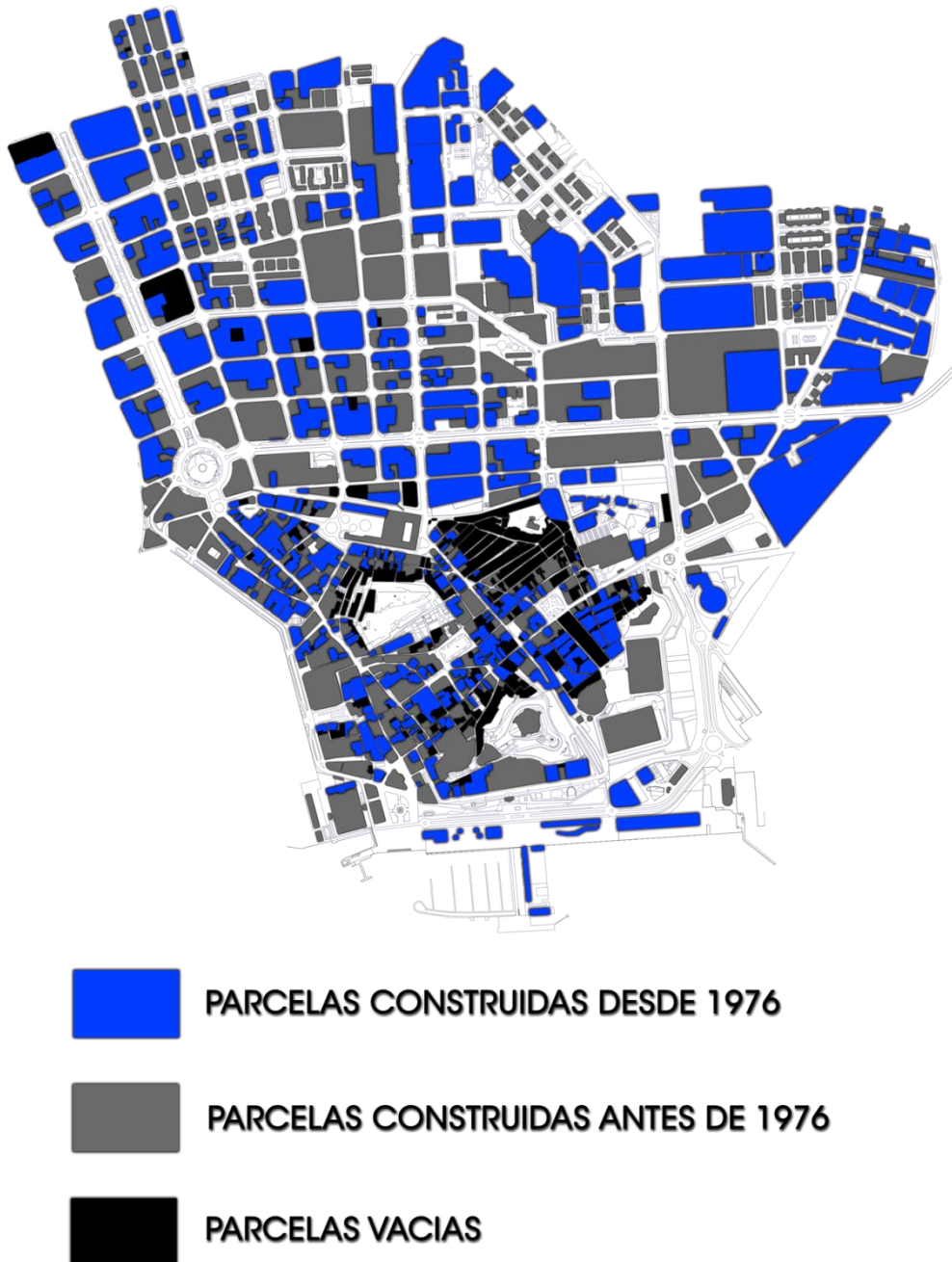
El plano a que se muestra a continuación es la base del catastro sobre la cual hemos trabajado todos los integrantes.



En el plano siguiente se muestra como se encontraba la ciudad justo al comienzo de la época, en 1976. Se pueden apreciar como aún quedan muchos huecos vacíos en la zona del ensanche y como la zona del centro está casi completamente construida.



El siguiente plano nos muestra cómo se encuentra la ciudad en el momento actual, con todos los huecos vacío, o solares sin construir que nos podemos encontrar, así como todos los edificios construidos diferenciándose los edificios que son de esta época, de los que ya estaban construidos en 1976.



En el siguiente plano se localizan los edificios que se consideran más importantes, se les asigna un número y un código de color.



Edificios muy importantes: Monumentales, representativos de una época, estilo o arquitecto reconocido. Vamos los que deben salir sí o sí en la guía. Estos los sombrearemos de **ROJO OSCURO**

Edificios importantes: Edificios representativos de una época pero que consideramos de una importancia menor, pero que también deben salir en la guía. Estos serán sombreados de color **NARANJA**

Edificios secundarios: Edificios que pueden tener su importancia, pero que tenemos dudas sobre su inclusión o no en la guía. De color **AMARILLO**

A continuación se desglosa la lista de edificios ubicados en el plano anterior:

- 1 Instituto Social De La Marina. Paseo Alfonso XII con Calle Pez. Característica forma imitando una torre de control aeroportuaria.
- 2 Palacio De Congresos Del Batel. José Selgas y Lucía Cano. Paseo Alfonso XII s/n. Proyecto seleccionado en un concurso internacional de arquitectura. Está concebido como un edificio polivalente, válido tanto como teatro, sala de conciertos y centro de congresos. Realizado de materiales novedosos. Predomina el acero y sobre todo el plástico.
- 3 Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA. Guillermo Vázquez Consuegra. Paseo Alfonso XII s/n. Expuesto en la exposición On-site: nueva arquitectura española dedicada a los proyectos arquitectónicos contemporáneos españoles, exhibida a lo largo del 2006 en el MOMA de Nueva York.
- 4 Nuevo Club De Regatas. Paseo Alfonso XII s/n. Construido en la zona más sobresaliente del puerto destaca sus muros de vidrio con persianas metálicas abatibles.
- 5 Terminal De Cruceros. Martín Lejarra. Paseo Alfonso XII s/n. Finalista Premios ASCER 2012 y Finalista VI Premios Porcelanosa 2013. Resolviendo una nueva y vanguardista fachada marítima para la ciudad en la que destaca la gran explanada de acogida para los viajeros y el concepto de kioscos y pérgolas.
- 6 Quioscos Del Puerto. Paseo Alfonso XII s/n. Realizados con estructura metálica y vidrio, 4 diseños innovadores en la ciudad.
- 7 Edificio Administrativos anexo a la Facultad Ciencias De La Empresa. José Manuel Chacón. Calle Pescadería con Calle Real. Un edificio metálico, con grandes muros cortina y estructuras metálicas para salvar el sol, respetuoso con el imponente edificio del CIM al que va anexo.
- 8 Edificio Real. Plaza del Rey con Calle Real. Edificio con aplacado de fachada y estructura de hormigón vista en las plantas superiores.
- 9 Edificio Plaza Del Par. Plaza del Par con Calle Mayor. Predominan los grandes paños de vidrios tintados.

- 10 Muralla Del Mar 22. Martín Lejarra. 1º Premio en Concurso Restringido de Proyectos. A pesar del considerable volumen edificatorio a solucionar, las transparencia y el reflejo del cielo proporcionados por los materiales utilizados – vidrio y aluminio-, así como el suave color de las persianas y las dimensiones de los volúmenes obtenidos mediante los cortes y las grietas garantizan una construcción fragmentada, ligera, y cristalina. El fraccionamiento en volúmenes permite su eliminación progresiva en las últimas plantas, produciendo un efecto de desaparición de la arquitectura y sustitución por el espacio vacío que forman las amplias terrazas que disfrutan de las vistas de la bahía de Cartagena.
- 11 Muralla del Mar 1. Martín Lejarra. Edificio vanguardista con estructura de hormigón vista.
- 12 Edificio Medieras. Calle Medieras con Calle Mayor. Ejemplo de cómo integrar un edificio moderno en una calle como la Calle Mayor rodeada de edificios históricos.
- 13 Edificio San Francisco. Plaza San Francisco con Calle San Francisco. Edificio de principios de la época, que por su aplacado de fachada, enclave de esquina y calidad de su construcción marca diferencias con los bloques de la época.
- 14 Edificio Puerto Rico. Calle Del Duque 41. Otro ejemplo de cómo integrar un edificio moderno en el casco antiguo.
- 15 Edificios Barrio Universitario. Calle Alto y Calle Ángel. Conjunto de edificios, diseñados, y pensados para cubrir las necesidades de los estudiantes e integrados en el eje entre facultades realizando un bulvar con excavaciones arqueológicas visitables.
- 16 Ampliación Hotel Los Habaneros. Calle San Diego 50. Perfectamente integrado con el Hotel original y con el entorno.
- 17 Estación De Autobuses. Jesús Carballal Fernández. Plaza Bastarache. Característico remate asemejando un faro a partir de la integración de una de las antiguas chimeneas de la Fábrica del Gas sobre cuyo solar se asienta. Primer premio nacional de Arquitectura.
- 18 Edificio Plaza Alicante. Plaza de Alicante s/n. destaca por la unión del ladrillo visto y recubrimientos de mortero y sobre todo por la adopción de la forma de la plaza.

- 19 Carrefour. Paseo Alfonso XIII s/n. Gran edificio para uso comercial con estructura metálica.
- 20 UNED. Calle Juan de la Cierva 20. Destaca por la singularidad del edificio, emulando un gran cubo, con cubos inclinados en el edificio contiguo.
- 21 Antiguo Edificio Urbanismo. Juan de la Cierva con Ronda Ciudad de la Unión. Desataca por los aplacados de fachada.
- 22 C.C. Ramón Alonso Luzzy. Calle Jacinto Benavente con Ronda de Ferrol. Destaca por ser un gran edificio público de ladrillo visto con grandes ventanales.
- 23 Asamblea Regional De Murcia. Rafael Braquehais. Paseo Alfonso XIII 41. Edificio singular de carácter ecléctico al que se han incorporado elementos simbólicos alusivos a las características e historia de nuestra Región.
- 24 Edificio Regencia. Paseo Alfonso XIII con Calle Juan de la Cosa. Edificio que destaca por su fachada en aluminio bitonal.
- 25 Hotel Alfonso XIII. Paseo Alfonso XIII 40. Destaca la planta baja y primera, por su entrada de estilo clásico y su gran muro cortina.
- 26 Paseo Alfonso XIII 26. Destaca por ser el típico edificio de gran bloque en la que los balcones de fachada la ocupan por completo.
- 27 Edificio Regidor. Paseo Alfonso XIII con Calle Ángel Bruna. Este edificio destaca por envolver un edificio histórico de manera que pasa totalmente desapercibido a pesar de ser 10 veces más grande y de tener un aspecto moderno.
- 28 Edificio Braqueais. Rafael Braquehais. Paseo Alfonso XIII con Calle Wssell de Gimbarda. Este edificio destaca por su arquitectura mezcla entre clásica y modernista, de estilo ecléctico.
- 29 Paseo Alfonso XIII 3. El edificio es un claro ejemplo de residencial de esquina de ladrillo visto.

- 30 Edificio Villa Alemania. Calle Juan Fernández con Reina Victoria. Destaca por la conjugación de edificio de ladrillo visto clásico, pero con toques modernos dada su corta edad.
- 31 Edificio Reina. Calle Juan Fernández con Reina Victoria con Calle Francisco Celdrán.
- 32 Reina Victoria 22. Otro ejemplo característico de gran bloque de viviendas con ladrillo visto, pero esta vez en un color claro.
- 33 Edificio Plaza Nueva. Plaza de España 5. Este edificio destaca por su fachada moderna.
- 34 Alameda 4. Edificio residencial que destaca por su fachada.
- 35 Alameda San Antón 8-10. Edificio residencial que destaca por su fachada.
- 36 Reina Victoria 4. Edificio residencial que destaca por su imponente entrada y por el aplacado de su fachada en mármol blanco.
- 37 Edificio Avenida. Calle Reina Victoria 8. Edificio que destaca por la angulosidad de su fachada.
- 38 Alameda San Antón 41 – 43. Este edificio residencial destaca por la textura poco habitual de su fachada realizada en mortero.
- 39 Corte Inglés. Alameda San Antón con Calle Jorge Juan con Calle Ramón y Cajal. Imponente edificio comercial que destaca por sus fachadas ciegas.
- 40 C.M. Virgen De La Caridad. Calle Jorge Juan s/n. Edificio que destaca por sus grandes muros cortina.
- 41 Ascensor Panorámico. Martín Lejarra. Calle Gisbert s/n. Selección en la VIII Bienal de Arquitectura Española, selección FAD 2005, finalista Saloni 2005, Premio en XIII Premios de Arquitectura Región de Murcia.

6 Conclusiones

Cartagena goza de un patrimonio incalculable, al que poco a poco, y gracias a las inversiones de las administraciones, se va añadiendo una serie de edificios muy singulares, firmados por arquitectos de renombre, que pasaran a la historia tanto como muchos de los edificios históricos existentes.

Se hace manifiesta la necesidad de un estudio más o menos pormenorizado de esta arquitectura de vanguardia, así como de los estilos propios de las edificaciones de viviendas propio del ensanche, pues aun no existen informes, ni estudios, ni tesis, ni documentación que los analice a fondo y que pueda sacar a la luz todas sus características singulares y propias.

Queda claro que una guía de Cartagena no podría estar nunca completa sin la aportación de este periodo, pues algunos de los edificios construidos aquí no tienen parangón y son dignos de la visita y el estudio del público tanto especializado como no tanto.

Queda clara la importancia que las administraciones han jugado en el proceso revitalizador de la ciudad, haciendo que se transforme, desde una ciudad en decadencia, oscura, inadecuadamente industrializada, y mal distribuida, con un casco histórico en profunda depresión, hacia una ciudad vanguardista, con un turismo creciente, con un casco histórico en proceso de remodelación, de modernización y de conservación que permitirá que las generaciones futuras puedan disfrutar de él, así como los turistas cada vez más interesados en esta ciudad.

El proceso de peatonalización ha ayudado mucho a este último aspecto, acondicionando espacios para el ritmo y necesidades de vida actuales, pero conservando el carácter anterior, e incluso potenciándolo.

Queda también claro, que son posibles otros grandes bloques de viviendas diferentes a los que durante décadas se han ido formando en el ensanche, todos iguales, con ladrillo visto por todos los rincones.

También se ha visto la necesidad de esta Guía que aglutine en un solo lugar, todas las bondades de la arquitectura de esta milenaria ciudad, y de todas las nuevas piezas que se vayan generando con el paso del tiempo.

7 Bibliografía

Alberto Celdrán, A. (2008). *Los espacios urbanos de la ciudad de Cartagena y sus procesos de reforma*. Barcelona: Revista Kesse.

Gómez Vizcaíno, J. A. (2007). *Calles de Cartagena. Memoria Semblanzas y monumentos*. Cartagena: Editorial Corbalán.

Gómez Vizcaíno, J. A. (2009). *Calles de Cartagena II. De santos, reyes y nobles*. Cartagena: Editorial Corbalán.

López Martínez J. F. y Chacón Bulnes J. M. (2000). *Cartagena, Aproximación al paisaje urbano I*. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.

Margalef Martínez J. M. (2007). *La ciudad borrada: crónica de la destrucción del conjunto histórico de Cartagena, 1980-2006*. Murcia: DM librero editor.

Martínez Andreu, M., Martín Camino M., Grandal López A., Henares Díaz F. y Egea Bruno P. M. (1996). *Manual de Historia de Cartagena*. Murcia: Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, Universidad de Murcia, Caja Ahorros del Mediterráneo.

Más García, J. (1986). *Historia de Cartagena*. Murcia: Ediciones Mediterráneo.

Monerri Murcia, J. (2003). *Crónicas Cartageneras para el siglo XXI*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena, Editorial Corbalán.

Monerri Murcia, J. (2001). *El Patrimonio de Cartagena y sus gentes (1995-1999)*. Cartagena: Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

Rubio Paredes, J. M. (1986). *Historia del Real Parque-Maestranza de Artillería de Cartagena*. Cartagena: Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

Ruíz Vinader, E. (1999). *Ermitas y Cosas de Cartagena*. Cartagena: Ernesto Ruíz Vinader.

Soler Cantó, J. (1999). *La Historia de Cartagena*. Murcia: Colección Aries.

Soler Cantó, J. (1993). *El Recinto de Cartagena*. Cartagena: Juan Soler Cantó.

Soler Cantó, J. (1998). *La Región del Sureste (El Levante Hispano)*. Cartagena: Juan Soler Cantó.

Valverde Álvarez, I. (1995). *Cartagena entrañable*. La Manga: INMOGOLF, SA.

VV. AA. (2007). *La Arquitectura tradicional de Cartagena. El color del Mediterráneo*. Cartagena: Excmo. Equipo de investigación del Color.

VV. AA. (1999). *Arquitecturas. Evolución y permanencia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (1999). *X Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2001). *XI Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2003). *XII Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2005). *XIII Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2007). *XIV Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2009). *XV Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2011). *XVI Premios de arquitectura y urbanismo de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Servicio de Arquitectura de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.

VV. AA. (2004). *I Edición Premios calidad en la edificación de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de edificación de la Región de Murcia, la Federación de la Construcción y Cajamurcia.

VV. AA. (2006). *II Edición Premios calidad en la edificación de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de edificación de la Región de Murcia, la Federación de la Construcción y Cajamurcia.

VV. AA. (2008). *III Edición Premios calidad en la edificación de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de edificación de la Región de Murcia, la Federación de la Construcción y Cajamurcia.

VV. AA. (2010). *IV Edición Premios calidad en la edificación de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de edificación de la Región de Murcia, la Federación de la Construcción y Cajamurcia.

VV. AA. (2012). *V Edición Premios calidad en la edificación de la Región de Murcia*. Región de Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de edificación de la Región de Murcia, la Federación de la Construcción y Cajamurcia.

VV. AA. (2005). *Museos de la Región de Murcia*. Madrid: Asociación Española de Museólogos.

VV. AA. (2009). *Museo Teatro Romano de Cartagena*. Cartagena: Fundación Teatro Romano de Cartagena.

Contraplano. (1999). *Guía callejero fotográfico de Cartagena*. Murcia: La Opinión de Murcia.

Una gran parte de la información de este trabajo y de la Guía de Arquitectura de Cartagena en general ha sido obtenida de las oficinas virtuales del Catastro, ofreciendo información relativa a los edificios del catálogo.